L'Europe des transports de marchandises :
« Une réalité en devenir »

La branche des transports est un secteur qui pèse en Europe. Ainsi, tous modes confondus, marchandises et voyageurs, il représente environ 7% du PIB européen, et emploie près de 10 millions de personnes sans compter le transport pour compte propre ou encore les activités logistiques exercées à l'intérieur des entreprises commerciales et industrielles.

La construction européenne, par la création certes successive, d'un vaste marché de 480 millions de consommateurs et par l'abolition des frontières nationales, a considérablement contribué au développement des échanges et plus particulièrement à celui du transport routier qui aura été le grand bénéficiaire d'une intégration qui tend à s'étendre au-delà de l'espace communautaire dans le cadre de la mondialisation.

Cette affirmation du mode routier s'est appuyée sur une offre à la fois atomisée et duale. Ainsi les entreprises artisanales et celles de moins de 10 salariés continuent de représenter l'essentiel des établissements en présence sur les différents marchés nationaux tout en s'accompagnant d'un puissant mouvement de concentration avec l'émergence de grands groupes européens de dimension mondiale en particulier dans la logistique et l'organisation de transport.

Pour autant cette intégration européenne dans le domaine des transports de marchandises s'est faite progressivement, du point de vue du cadre institutionnel. La politique commune des transports bien que prévue dans le Traité de Rome n'a pris son essor que dans les années 80 pour passer d'un régime peu libéralisé à un véritable marché unique, aujourd'hui à la recherche d'un équilibre entre les exigences de performance économiques et des impératifs sociaux et collectifs.

En effet dans un secteur pour lequel l'essentiel des décisions se prennent à Bruxelles, les enjeux résident dans la capacité des pouvoirs publics à résorber le déficit d'harmonisation sociale et fiscale. Ils résident également dans une prise en compte réussie des conditions de vie et de travail, dans l'amélioration de la sécurité routière, dans la réduction effective des atteintes à l'environnement et dans les efforts technologiques notamment en matière de motorisation.
Ils sont liés enfin aux réponses qui seront apportées en matière de report modal, à l'optimisation de chacun des modes, à leur intégration dans des chaînes intermodales ou encore à travers le traitement particulier des zones denses que constituent les grandes agglomérations (logistique urbaine).

C'est la voie que va devoir emprunter la politique commune des transports dans les années à venir, son succès dépendra de la complémentarité effective entre les efforts consentis par les institutions communautaires et les politiques nationales, dans la qualité du dialogue social, dans le niveau de compétence des hommes et des femmes qui font fonctionner le système de déplacement des marchandises et enfin dans la volonté des gouvernements d'apporter les impulsions nécessaires au risque d'être confrontés à des révisions plus déchirantes.

Dominique Sophie LIOT
Vice Présidente secteur routier

FICT - Maison de la CFE-CGC, 59-63 rue du Rocher - 75008 Paris – France
Téléphone : + 33 (0)1 55 30 13 49 – Fax : +33 (0)1 55 30 13 50 – Email : secretariat@fict-eu.org – Web : www.fict-eu.org
CEC/FICT, rue de la Loi 81a, B 1040 Bruxelles – Belgique